

Stettiner



Zeitung

No. 131.

Abend-

Montag, den 21. März

Ausgabe.

1859.

Stettin, 21. März. (Wie steht die Kriegsschach-Partie?) Die Leser kennen den letzten Zug Napoleons mit-
telt der vielbesprochenen Moniteurrückzugsnote und wissen, daß
er geschah, als Lord Cowley vorgezogen war, um Frankreich zu
verhindern, zuerst zu schlagen. Nach der Disposition dieser
schnell aufeinanderfolgenden beiden Züge sollte Oesterreich zum
Rückzuge genöthigt oder in die ungünstige Lage gebracht wer-
den, vor Europa als Friedensstörer zu gelten, nachdem sich
Frankreich dadurch aus dieser unbequemen Situation befreit
hätte. Die Disposition hat sich als richtig bewährt. Oester-
reich hat seitdem seine Krieger und Bauern derart vorgezogen,
daß seine Absicht zu schlagen deutlich ist. Es fragt sich jetzt nur
noch, ob die anderen Mitspieler, England und Preußen einer-
seits und Rußland andererseits (denn auch diese Macht ist jetzt
in die Partie eingetreten) es noch verhindern werden können,
seine Absicht auszuführen. Die möglichen Züge dazu sind von
diesen Mächten bereits gethan. Vereint drängen dieselben zu
einem diplomatischen Kongreß, und man muß gestehen, der von
ihnen gemeinsam geübte Druck ist groß. Bis jetzt vermag der
Zuschauer aber noch nicht zu beurtheilen, ob und wie Oester-
reich dem nächsten „Schach“ und „Mat“ entzischen wird.
Kommt übrigens der italienische Kongreß der europäischen Groß-
mächte zu Stande und führt er zu einer Verständigung, so ist
die Partie remis. Im anderen Falle aber würde das Schla-
gen nicht mehr vermieden werden und Oesterreich müßte zu sei-
nem Nachtheil damit beginnen. Für alle Fälle haben sich in-
zwischen England, Preußen und Rußland geeidelt. Gerüftet
können sie vorläufig in ihren Stellungen neutral verbleiben,
kame es zwischen Oesterreich und Frankreich zum Schlagen, und
darüber wachen, daß Napoleon nicht über die ihm gesteckten
Grenzen des Kampfes hinaus Schritte. Diese Grenzen bezeichnen
die Verträge der Großmächte vom Jahre 1815. Es ist indeß
mit Sicherheit anzunehmen, daß Napoleon unter allen Umstän-
den diese Sicherheitswachen respektiren wird, da sie andererseits
sofort das koalierte Europa gegen ihn in die Waffen rufen wür-
den — eine Macht, die er fürchtet und der er wie einst sein
großer Oheim unterliegen müßte. Aus diesen trübsamen Grün-
den ist es es denn auch nicht recht begreiflich, warum sich ge-
wisse kleinere deutsche Staaten schon jetzt in Unkosten setzen, um
den Krieg vorbereiten, als stände er bereits auch für sie vor
der Thüre.

Deutschland.

Berlin, 20. März. Das am 10. März in Petersburg
verhängte Verbot der Pferde-Ausfuhr nach dem Auslande ist
selbstverständlich nur gegen Oesterreich gerichtet. Es ist das
erste tatsächliche Symptom der Haltung, welche Rußland ge-
gen Oesterreich einzunehmen gedenkt und die im besten Falle
eine feindliche Neutralität sein wird.

Die Spen. Ztg. schreibt von einer Kabinetts-Ordnung,
welche in der Armirung unserer Artillerie eine sehr wesentliche
Veränderung einführt. Es sollen bei den belben Fuß-Abthei-
lungen der Artillerie-Regimenter die sechspsündigen Geschütze
ganz fortfallen und durch eine Vermehrung der zwölfpündigen
und Haubitgeschosse der Art ersetzt werden, daß jedes Regiment
künftig sechs zwölfpündige und drei Haubit-Batterien bei seinen
Fuß-Abtheilungen führen wird. Mit der Ausführung dieser
veränderten Armirung soll sofort vorgegangen werden, und die
ganze Umgestaltung möglichst bis zum Mai geschehen sein. Die
reitende Artillerie behält die bisherigen Geschützkaliber.

Wir lesen in der Voss. Ztg.: A. v. Humboldt be-
ehrt uns mit dem Gesuch, nachstehendes Schreiben zu ver-
öffentlichen:

„Leidend unter dem Druck einer immer noch zunehmenden Kor-
respondenz, fast im Jahresmittel zwischen 1600 und 2000 Nummern
(Briefe, Druckschriften über mir ganz fremde Gegenstände, Manuscripte,
deren Beurtheilung gefordert wird, Auswanderungs- und Kolonial-
projekte, Einleitung von Modellen, Maschinen und Naturalien, An-
fragen über Luftschiffahrt, Vermehrung autographischer Sammlungen,
Anerbietungen, mich häuslich zu pflegen, zu zerstreuen und zu erhei-
tern u. s. w.), verjuche ich einmal wieder die Personen, welche mir ihr
Wohlwollen schenken, öffentlich aufzufordern, dahin zu wirken, daß
man sich weniger mit meiner Person in beiden Kontinenten beschäftige
und mein Haus nicht als ein Adress-Comptoir benutze, damit bei obne-
dies abnehmenden physischen und geistigen Kräften mir einige Ruhe
und Muße zu eigener Arbeit verbleibe. Möge dieser Ruf um Hülfe,
zu dem ich mich ungern und spät entschlossen habe, nicht lieblos miß-
deutet werden! Berlin, 16. März 1859. Alexander v. Humboldt.“

Der „Publicist“ meldet folgendes Kuriosum: „Herr
Anton v. Poleski in Posen hatte dem Herrn Handelsminister
ein Paket Eisenbahn-Dividendenscheine mit dem Anheimgaben
überreicht, von diesen „kostbaren Fidiibus“ Gebrauch zu machen.
Herrn Anton v. Poleski sind diese „kostbaren Fidiibus“ durch das
Polizeipräsidium in Posen als nicht brauchbar zurückgegeben wor-
den.“ Herr v. Poleski ist derselbe, der auch bei dem Abge-
ordnetenhaus darum petitionirt hatte, gegen den Herrn Han-
delsminister v. d. Heydt eine Anklage zu erheben, weil er von

der Idee ausgeht, daß durch die fortwährenden Einschreitungen
des Handelsministeriums in die Verwaltung der Privatbahnen
vornehmlich die Entwerthung der preussischen Eisenbahnen her-
beigeführt worden sei.

— Gegen den Abgeordneten Pfarrer Mettenmeyer aus
Dirschau ist von der Staatsanwaltschaft zu Pr. Stargard An-
klage erhoben worden wegen Beleidigung des Kreis-Bauamteisters
Selthaus zu Dirschau; das Gericht hatte jetzt beim Hause der
Abgeordneten die verfassungsmäßige Genehmigung zur Verfol-
gung des zc. Mettenmeyer während der Sitzung des Landtages
beantragt. Die betreffende Kommission beantragt, diese Geneh-
migung zu versagen, weil die Sache keine Eile habe zc.

— Der Legationsrath Eichmann ist von Konstantinopel
hier eingetroffen. Wie wir hören, ist derselbe bereits zum
Wirklichen Legations- und vortragenden Rath im Ministerium
der auswärtigen Angelegenheiten ernannt worden.

— Schweizer Blättern zufolge, hat der Professor der
Theologie Schlottmann in Zürich einen Ruf an die Stelle
des verstorbenen Bleel nach Bonn erhalten und angenommen.
Schlottmann war schon früher in preussischen Diensten.

— Vom nächsten Jahre ab werden bei der Klassenlotterie
die Einfäge und Gewinne in Kurant, anstatt wie bisher in
Gold, berechnet werden.

— Zwei neue Borsig'sche Lokomotiven, die gestern nach
dem Rhein abgingen, führten die Nummern 1055 und 1056.

— Es ist schon berichtet, daß die Beschlußnahme des Her-
renhauses über den Armin'schen Antrag wegen Wahrung des
Staatschutzes große Mißstimmung auch im Abgeordnetenhaus
herborgehoben habe. In der Fraktion Vinde ist gestern Abend
ein Antrag des Herrn v. Vinde berathen worden, der dieser
Mißstimmung weitere bedeutende Folge geben würde. Das
Haus der Abgeordneten soll damit dem Ministerium in Sachen
des Staatschutzes ein Vertrauensvotum erteilen und zugleich
erklären, daß das Herrenhaus über seine Befugnisse hinausge-
gangen sei, wobei es dem Ministerium über Verwendung der
Staatsüberschüsse habe Vorschriften machen wollen. Dieser An-
trag hat in der Fraktion lebhafteste Debatten hervorgerufen, bei
welchen die rechtsverständigen Mitglieder zum Theil entgegen-
gesetzter Ansicht gewesen sein sollen. Es muß also noch dahin
gestellt bleiben, ob und in welcher Fassung er vor das Abgeor-
detenhaus gelangt.

Berlin, 19. März. Die heutige Debatte des Abge-
ordnetenhauses über den Eisenbahnetat war eine tief
eingehende und inhaltsvolle. Die allgemeine Debatte brachte
eine eingehende Kritik der Eisenbahnpolitik des Handelsministers
und eine eben so eingehende Verteidigung derselben. Der Ab-
geordnete Stein, welcher für diese Verteidigung eintrat, that
offenbar das Gute zu viel, indem er durch seine weitgehenden
Forderungen, gerade die bedenklichen Konsequenzen der Centra-
lisation des Eisenbahnwesens aufdeckte. Der vom Abg. Kühne
so bezeichnete „Fanatismus“, den er für seine Sache entwickelte,
war ihr am gefährlichsten. Der Kampf war ein Prinzipien-
kampf zwischen staatlicher Centralisation und Selbstverwaltung
und wir freuen uns, daß in der schließlichen Entscheidung über
die Verwendung der Eisenbahnsteuer die letztere den Sieg er-
rang. In der Spezialdebatte wurde der Antrag der Kommis-
sion, die an Kosten der Vorarbeiten für neue Bahnen im Etat
auf 34,000 Thlr. festgesetzte Summe auf 20,000 Thlr. herab-
zusetzen, verworfen. Man sprach dagegen, weil eine staatliche
Revision der Eisenbahnprojekte nöthig sei, und durch Schmäle-
rung dieser Mittel zu schwacher Staatsunterstützung der Ent-
wicklung des Eisenbahnwesens Hindernisse in den Weg gelegt
würden. Nachdem diese Konzeption gemacht war, entbrannte
der Kampf um die Verwendung des Ertrages der Eisenbahn-
abgabe und Abänderung des §. 6 des Gesetzes vom 30. Mai
1853, welche die Kommission als wünschenswerth hingestellt
hatte, um so heftiger. Der Handelsminister verteidigte sein
System der allmählichen Erweiterung der Eisenbahnen durch den
Staat mit einer Wärme, welche zeigte, welch großen Werth er
auf dasselbe legt. Aufsehen erregte die Erklärung, daß das ge-
genwärtige Ministerium einstimmig den Beschluß gefaßt habe,
an dem §. 6 des Gesetzes vom 30. Mai 1853, welcher be-
kannlich die Amortisation der Eisenbahnaktien durch Verwen-
dung des Ertrages der Eisenbahnabgabe zum Ankauf der Aktien
festsetzt, festzuhalten. Der Abg. Kühne machte namentlich das
Weitausehende des Planes, auf ein halbes Jahrhundert hinaus
durch Zuschlag von Zins und Zinseszins in den Eisenbahnaktien
eine überreichen Schatz anzusammeln, zum Gegenstande scharfer
und plaunder Kritik. Der Antrag der Kommission, dahin lau-
tend: „das Abgeordnetenhaus erachtet für zulässig und rathsam,
daß §. 6 des Gesetzes vom 30. Mai 1856, betreffend die von
den Eisenbahnen zu entrichtende Abgabe auf dem Wege der
Gesetzgebung aufgehoben werde,“ wurde mit großer Majorität
angenommen.

Dieser §. 6 des Eisenbahngesetzes lautet: „Der Ertrag
der Abgabe ist behufs Amortisation der in dem Eisenbahn-Un-
ternehmen angelegten Aktien-Kapitalien in der Art zu verwen-
den, daß mittelst desselben Stamm-Aktien der bezüglichen Ge-
sellschaft im Wege des freien Verkehrs angekauft und die Zin-
sen und Dividenden, welche auf die angekauften Aktien fallen,
zu gleichem Zwecke benutzt werden. Die angekauften Aktien
werden für immer außer Cours gesetzt und bei der Haupt-Ver-
waltung der Staatsschuld niedergelegt.“ Vom Herrenhause ist
die Aufhebung desselben früher in den Jahren 1857 und 1858
bereits zweimal angenommen worden, und wird also voraus-
sichtlich auch diesmal zum Beschluß erhoben werden. Man
glaubt, daß der Minister v. d. Heydt in Folge dieses Be-
schlusses des Abgeordnetenhauses sich zurückziehen wird, da er
schon früher, als das Staatsministerium eine anderweltige Ver-
wendung der Eisenbahn-Abgaben beschloß, erklärte, von
seinem Amte zurücktreten zu wollen, eine Erklärung, die er erst
zurückgenommen hat, als diesem Beschlusse die Allerhöchste Ge-
nehmigung versagt wurde.

Aus den heutigen Verhandlungen des Hauses theilen wir
folgende Neben zunächst aus der allgemeinen Diskussion über
den Eisenbahnetat mit:

Abg. Reichenheim. Er verlangt, daß der Eisenbahnfonds
getrennt für sich verwaltet werde; bei der gegenwärtigen Ver-
waltung sei über Eine Million verloren gegangen. Als Regel
sei der Bau und die Verwaltung der Eisenbahnen den Privat-
en zu überlassen, denn man werde doch nicht etwa daran denken,
später etwa durch den Verkauf der Staatsbahnen einen Staats-
schatz zu erwerben; am wenigsten werde der gegenwärtige Fi-
nanzminister daran denken; denn ein Staatschatz liege gegen-
wärtig einzig und allein in einem zufriedenen Volke (Bravo!),
wie 1813 ohne Staatschatz das Volk das alte Preußen wieder
hergestellt habe. (Bravo!) Es sei durch das Ministerium ein
Erneuerungsfonds gebildet worden und zwar bloß im Wege der
Verwaltung; dies sei nicht in der Ordnung, vielmehr hätte
dieser Fonds nur auf gesetzlichem Wege gebildet werden dürfen;
auch aus §. 49 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838
lasse sich die Berechtigung der Regierung dazu nicht herleiten.
Noch schlimmer aber sei es, daß das Ministerium ganz selbst-
ständig über diesen Erneuerungsfonds verfüge; dadurch werde
das Vertrauen zu den Eisenbahn-Verwaltungen vollständig er-
schüttert, und diese Verwaltungen beständen doch aus der Crème
von Handel und Gewerbe. Wie nachtheilig jene Maßregel wirke,
habe sich sofort dadurch gezeigt, daß die Kurse der preussischen
Eisenbahn-Aktien heruntergegangen seien. Wenn im Verkehr
Ausschweifungen vorkämen, so werde der redliche und brave
Verkehr sich von selbst durch Ausscheidung solcher Elemente
helfen. Das Kapital gleiche einem schwächlichen Reh (Heiterkeit),
das sich vor Verwaltungsmaßnahmen sofort zurückziehe.
In Bezug auf die Uebernahme der Oberschlesischen Eisenbahn
durch den Staat erinnere er an ein Reskript des Handelsmi-
nisters aus dem Jahre 1855, wodurch über die politischen An-
sichten der Verwaltungsmittelglieder Auskunft eingezogen worden
(hörl! hörl!); und diese Männer seien doch nicht etwa Repu-
blikaner gewesen (Heiterkeit); ihr Verbrechen sei das gewesen,
daß sie 1855 sich für die Wahl des jetzigen hochverehrten Herrn
Präsidenten des Hauses verwendet hätten. (hörl! hörl!) Was
die Uebernahme des Baues der Posen-Breslauer Bahn durch
die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft anlangt, so sei dieselbe
nicht so ganz freiwillig gewesen. Die deutsche Sprache sei nicht
im Stande, den Zustand, in welchem sich die Oberschlesische
Gesellschaft bei der Uebernahme jenes Baues befunden, genau
zu bezeichnen (Heiterkeit); er wenigstens kenne nur zwei Verbal-
modi: Handeln und Leiden, die asiatischen Sprachen seien in
dieser Hinsicht reicher (Heiterkeit), wie den im Hause anwesen-
den Gelehrten ohne Zweifel bekannt sein werde. Von jenem
Zwischenzustande könne man sagen: „Ich bin abgegangen worden!
Wir sind abgegangen worden! Sie sind abgegangen worden!“
Der Redner erinnert an die Worte der Thronrede: „den Miß-
brauch ausschließende Festsetzung zweifelhafter Verwaltungs-
normen“ und hofft, daß die gegenwärtige Regierung in der Ver-
waltung der Eisenbahnen, wenn nicht einer milden, so doch
wenigstens einer milderen Auffassung Raum geben, daß der
gegenwärtige Herr Handelsminister der von dem Abgeordne-
ten v. d. Heydt auf dem Vereinigten Landtage vertretenen Auf-
fassung getreu bleiben werde. (Bravo!)

Abg. Stein befreit, daß das System, Eisenbahnen auf
Staatskosten zu bauen, ein verwerfliches sei. Dieses System
sei vielmehr nützlich, und die Ansicht irrig, daß, wenn der Staat
das Eisenbahnbauen aufgabe, die Kapitalien den Eisenbahnen
zustießen würden. In den östlichen Provinzen könne die Privat-
Industrie nicht Eisenbahnen bauen, die Privat-Industrie würde
ebenfalls wenig die Ostbahn, die Weichsel- und Rogatbrücke als die
Rheinbrücke gebaut haben. Was den Erneuerungsfonds be-

treffe, so sei derselbe dazu da, um die bestehenden Eisenbahnen nicht zu Grunde gehen zu lassen. Eine große Zahl von Eisenbahnen sei dem preussischen Staate unerlässlich. Keine preussische Hafenstadt, von Memel bis zum Jadebusen, sei mit dem Meere durch Eisenbahnen verbunden. Erhalte Memel keine Eisenbahn, so sei es in 50 Jahren ruiniert. Der preussische Staat brauche zu Eisenbahnen noch 120 Millionen und würde dadurch nicht ruiniert werden.

Handels-Minister v. d. Heydt: Mißbilligend haben sich die Redner darüber geäußert, daß der Staat mit Hast darauf ausgehe, die Eisenbahnen für Staatsrechnung zu kaufen. Diese Voraussetzung ist unrichtig. Vor dem Beginn meiner Verwaltung hat die Uebernahme der westfälischen Bahn auf Staatsrechnung stattgefunden, die Ostbahn war 1848 von der Nationalversammlung beschlossen, die Saarbrücker Bahn war ebenfalls begonnen; mir lag nur die Vollendung derselben ob. Außer den schon vor dem Beginn meiner Verwaltung beschlossenen Staatsbahnen ist eine andere Bahn für Staatsrechnung zu bauen, von mir nicht beantragt worden. Es ist ferner montirt, daß mehrere Privatbahnen vom Staate verwaltet werden. Es gereicht dem Staate zur besonderen Ehre, daß die Gesellschaften ihm das Vertrauen zeigten, die Uebernahme ihrer Bahnen ihm anzutragen, und es ist auch dem Staat bei seiner Verwaltung gelungen, diese Bahnen zu einem bessern Ergebnis zu bringen; seine Verwaltung wird nicht bloß in Preußen, sondern auch außerhalb anerkannt. Was die Niederschlesische Eisenbahn angeht, so hat die Gesellschaft in ihrem eigenen Interesse die Bitte gestellt, die Verwaltung zu übernehmen, weil die Direktion das Vertrauen des Verwaltungsausschusses nicht mehr besaß. Im Prinzip steht die Verwaltung des Privatbahnen durch den Staat dem Gesetze nicht entgegen; denn in den Verträgen ist der Fall bereits vorgesehen, daß Bahnen unter gewissen Umständen in die Verwaltung des Staats übergehen. Es ist aber überall da, wo der Staat eingetreten, mit Sorgsamkeit verfahren worden, irgend welche Bürgschaft (für Beamte u. dergl.) zu übernehmen. Abg. Kühne (Berlin): Sein Zweck sei hauptsächlich der, zwischen den Gegenseiten zu vermitteln; wie der Fanatismus in der Politik überhaupt nicht angebracht sei, so sei es der Eisenbahn-Fanatismus am wenigsten, und jeder Sache könne man durch Uebertreibung schaden. Dies wolle er besonders dem Vorredner von der linken Seite (Abg. Stein) zu bedenken geben. Wenn derselbe behaupte, für diese so wichtigen Interessen sei nichts geschehen, so habe er damit der Eisenbahn-Verwaltung, in welcher er selbst beschäftigt sei, wohl keinen Dienst geleistet. Am Jadebusen sei eine Eisenbahn wohl kein Bedürfnis; Stettin sei durch eine Eisenbahn mit Berlin verbunden; man könne zwar vielleicht die Anlage einer Eisenbahn von Stettin nach Swinemünde verlangen; aber auch eine solche Bahn sei wohl kein Bedürfnis; vielmehr habe bisher die Ober wohl noch ausgereicht. Kolberg mache allerdings eine Ausnahme, aber eine Ausnahme, die uns ein Pfahl im Fleische sein werde; diese Ausnahme werde uns noch theurer zu stehen kommen, als der ganze Kolberger Handel werth sei; allerdings werde dieselbe weniger wegen des Kolberger Handels als aus militärischen Rücksichten gebaut. Eine Eisenbahn von Königsberg nach Pillau sei wohl auch noch ein Bedürfnis, zumal noch nicht einmal eine Chaussee zwischen jenen beiden Städten existire. Memel werde durch eine Eisenbahn auch nicht wesentlich gewinnen; denn wenn es auch eine Eisenbahn habe, würde es doch andere Exporte, als die auf dem Niemen, nicht bekommen. Wenn der Vorredner Abg. Stein auf England verwiesen habe, so müsse darauf entgegnet werden, daß England nicht einen Schilling auf Staatsbahnen verwendet habe. Die Anlage von solchen Eisenbahnen, wie die Kolberger, die nur ein freßendes Kapital seien, müsse auf die äußersten Ausnahmefälle beschränkt werden. Wenn man behaupte, gerade weil die Konjunkturen für Private ungünstig seien, müsse der Staat die Eisenbahnbauten in die Hand nehmen, so debucire er umgekehrt: Gerade weil die Privaten die Zeiten für ungünstig hielten, müsse auch der Staat diesem guten Beispiele folgen und sich von solchen Unternehmungen fern halten. (Bravo!) (Schluß folgt.)

Magen, 18. März. Die heute hier vereinten Wahlmänner der Kreise Magen und Cochem haben auch ihrerseits unserm Vortrath, Herrn Delius, den erneuerten Beweis ihres Vertrauens gegeben, indem sie ihn einstimmig zum Mitgliede des Abgeordnetenhauses wieder wählten. Da die Wahlmänner fast sämmtlich der katholischen, Herr Delius aber der evangelischen Konfession angehört, so wird es für das Konfistorium in Königsberg vielleicht von einigem Interesse sein, aus der vorstehenden Notiz zu entnehmen, wie man hier zu Lande die Wahlfreiheit aufstellt. (R. Z.)

Frankfurt, 17. März. Nach fast einjähriger Unterbrechung fanden gestern Abends wieder einmal Reibungen und Schlägereien zwischen Soldaten der hier garnisonirenden preussischen und österreichischen Bundesstruppen statt, in Folge deren einige Verhaftungen vorgenommen wurden. Schutzmannschaft und Patrouillen des Frankfurter Militärs (das gerade den Dienst an der Hauptwache hatte) waren auf den Beinen.

Wien, 17. März. Der Korresp. der S. B. S. rasißt mit dem Säbel, er sagt: Oesterreich ist heute die Großmacht, die von keiner Macht in Europa sich Forderungen stellen läßt. Als Beweis, wie wenig man daran denkt, in eine eventuelle Forderung der erwähnten Art zu willigen, führe ich nur an, daß neuestens vom Kaiser neuerliche Verhärten für die Armee in Italien angeordnet sind, indem nun auch die vierten Bataillone der Regimenter der italienischen Armee im Inlande komplettirt werden und unverzüglich zur Armee in Italien stoßen. Dies läßt einen Stand von wenigstens 220,000 Mann bei der italienischen Armee erwarten. Wie ich erfahre, werden nunmehr auch die Apparate zur Einrichtung der Feld-Telegraphen bei der Armee, nach Italien gesendet, und Munitionsendungen gehen in bedeutenden Massen nach den italienischen Festungen ab.

— Sicherem Vernehmen nach gedenkt Se. Maj. der Kaiser, mit großem militärischem Gefolge, sich im Laufe der künftigen

Woche nach Italien zur Armee zu begeben. Der Feldzeugmeister Baron v. Hef und der erste General-Adjutant, Graf Grünne, werden den Kaiser begleiten. (Köln. Ztg.)

Wien, 18. März. Die hiesige sehr kriegerische Stimmung, die in maßgebenden Kreisen herrscht, soll sicherem Vernehmen nach von päpstlicher Seite her genährt werden. Von dieser Seite spannt man alles an, um Oesterreich zum Kriege anzufeuern, indem ihm dabei nicht nur die Sympathieen, sondern auch die thätigste Hilfe des katholischen Süddeutschlands nicht entgehen werde, was namentlich als eine Folge der von Oesterreich in neuerer Zeit glücklicher Weise eingeschlagenen Konföderats-Politik hervorgehoben wird. (Man wird die Rechnung ohne den Wirth machen. Die protestantischen Hauptstaaten werden sich für die berechnete Pfaffenwirtschaft in Italien in keine Aufregung und Unkosten setzen. D. R.) — Ueber die beabsichtigte Reise des Kaisers nach Italien scheinen nun keine Zweifel mehr obzuwalten, die Hofgenossenschaft soll bereits die Weisung erhalten haben, sich bereit in Verfassung zu setzen, daß sie 24 Stunden nach ertheiltem Befehl alsogleich nach Italien abgehen könne, wohin seine Majestät der Kaiser am 23. d. von hier abzureisen entschlossen sein soll.

Wien, 20. März. Die Sonntags-Nummer des Reichs-Gesetzblattes enthält eine kaiserliche Verordnung, wodurch der Zoll-Vertrag mit Modena aufgehoben wird und die Bestimmungen des sardinischen Handels-Vertrages für Modena künftig maßgebend sein werden.

Italien.
Turin, 14. März. Der hiesige Korrespondent der A. Z. schreibt dieser: Was ich mit ziemlicher Bestimmtheit behaupten kann, ist, daß man in den Bureau der Ministerien Turins die Epoche vom 20. März bis Ende laufenden Monats als eine entscheidende und verhängnißvolle betrachtet; man versichert in sonst gut unterrichteten Kreisen, daß der König um diese Zeit die Hauptstadt verlassen und sich ins Hauptquartier nach Valenza begeben wird, und bezeichnet schon jetzt seine Flügeladjutanten, die ihn dorthin begleiten würden, den Grafen della Rocca und den Obersten Giustiniani.

Turin, 18. März. Die „Gazzetta Piemontese“ bringt einen Artikel über die Politik der sardinischen Regierung, welche nie aufreizend und revolutionär, stets liberal und national gewesen sein. Die Regierung sei entschlossen, nicht mit Männern zu unterhandeln, welche der Sache der Nation durch aufreizende Handlungen schaden.

Turin, 20. März. Die von Seiten Oesterreichs angefangenen Minen-Arbeiten an der Brücke von Buffalora sind in Folge Befehls aus Wien suspendirt worden. Dem sardinischen Prot. ist man damit zuvorgekommen. In Toskana herrscht ungewöhnliche Aufregung, und viele Freiwillige sind nach Piemont abgegangen.

Neapel, 15. März. Die am Könige vollzogene Operation erweist sich als ungenügend. Man fürchtet, die Schenkelgeschwulst könne zum kalten Brand ausarten. Es sind öffentliche Gebete für die Erhaltung des Königs angeordnet.

Rom, 17. März. Nach einer telegraphischen Depesche der „Independance“ ist dem französischen Gesandten, Herzoge von Grammont, am 11. März, eine päpstliche Note übergeben worden, welche in der möglichst kürzesten Frist die Räumung des Kirchenstaats verlangt.

Frankreich.
Paris, 19. März. Zur Beschleunigung der Arbeiten an der Toulon-Marseiller Bahn hat der Kriegs-Minister der Gesellschaft 800 Soldaten zur Verfügung gestellt.

Paris, 20. März. So eben, 1½ Uhr Nachmittags, verließ der Kaiser die Tuilerien und begab sich nach dem Marsfeld, wo die Kaisergarde zur Musterung aufgestellt war. Der Prinz Napoleon, so wie die in der Hauptstadt anwesenden Generale befanden sich im Gefolge des Kaisers. Die Kaiserin folgte im Wagen. Der Jubel der schaulustigen Menge ist ungeheuer. Es wird versichert, daß der Kaiser und die Kaiserin nach der Revue dem großen Konzerte im Industrie-Palaste beiwohnen werden.

Großbritannien und Irland.

London, 19. März. Die heute erschienene „Times“ hält eine Ministerkrise für bevorstehend. „Morning-Post“ behauptet, Palmerston wolle den Frieden. „Morning-Herald“ versichert, die Regierung würde bleiben, selbst wenn Russell's Resolution durchgingen.

London, 20. März. Wie der Spektator meldet, hat Rußland einen Kongreß der fünf Großmächte proponirt, der irgendwo anders als in Paris zu tagen hätte. Frankreich hat seine Einwilligung ertheilt; die Zustimmung Oesterreichs hingegen ist noch unentschieden.

Stettiner Nachrichten.

Stettin, 21. März. Das Eingehen des Stettin-Breslauer Nachzuges muß als ein die Verbindungen unserer Stadt beschränkendes Ereigniß beklagt werden, und wir müssen die Verminderung unserer Kommunikationsmittel von einer Verheerungspolitik ableiten, welche bereits in der Aufhebung der Stettin-Berliner Nachzüge ihren Triumph gefeiert hat. Die erste Handelsstadt des Zollvereins wird bald auf einem Niveau mit jeder andern kleinen Durchgangsstation an der Eisenbahn sich befinden und keine Vorzüge in ihren Verbindungsmittein beanspruchen dürfen. Allerdings hat die Handelskrise auch auf den Personen-, Güter- und Briefverkehr nachtheilig eingewirkt, aber eine richtige Verheerungspolitik muß auch solchen Zeiten Rechnung tragen und bei geringer Benützung eines Zuges nicht gleich zu einer Beschränkung desselben schreiten. Die alten Ueberlieferungen der preussischen Postverwaltung unterstützen und erhalten auch weniger einträgliche Verbindungen, und es wurde durch Uebertragung ein Manko in den Kosten ausgeglichen. Der Trost, daß mit dem wachsenden Verkehr der Zug wieder eingelegt werden könne, hat wenig Beruhigendes; denn bis auf Weiteres verlieren wir denselben und es hält immer schwerer, Verlorenes wieder zu erlangen. Die hiesigen Zeitungen boten Alles auf, um in der kurzen Pause zwischen der Ankunft des Berliner Abend- und dem Abgange des Breslauer Nachzuges die Abendzeitungen nach Benützung der eingegangenen Nachrichten zu redigiren und dieselben noch rechtzeitig mit dem Nachzuge zu expediren. Unsere Provinzialpresse, in vieler Hinsicht benachtheiligt, ist nun verbannt, ihren Lesern schon für den nächsten Morgen resp. bis zum Mittage auch die neuesten Nachrichten zugehen zu lassen und die Konkurrenz mit den Zeitungen der Hauptstadt wird immer schwieriger. Mit dem Betrieb

der hinterpommerschen Eisenbahn tritt natürlich auch eine Aenderung im Gange der Posten für die hinterpommersche Chaussee über Gollnow, Naugard u. ein und wir hoffen, daß durch eine rechtzeitige Feststellung der Eisenbahnzüge und der Lokalposten auch das Interesse der Korrespondenz und der Zeitungen berücksichtigt werden möge. Letztere ersparen bereits dem Kaufmann, dem Landwirthe manche Anfrage, manche Korrespondenz, und wenn wir noch lange nicht die Unterstützung Seitens der Postverwaltung in noch billigeren Portosätzen erwarten können, wie sie England genießt, so hoffen wir doch, daß bei der neuen Feststellung der hinterpommerschen Eisenbahnzüge und der sonst eintretenden Veränderungen in den Lokalposten auch das Interesse der Zeitungen wahrgenommen werde. Den Herren Vorstehern der Kaufmannschaft geben wir endlich zur Erwägung anheim, ob nicht durch die Einstellung des Breslauer Nachzuges eine Beschwerde an den Herrn Handelsminister über die Benachtheiligung des Brief- und Personenverkehrs gerechtfertigt und ein Gesuch um die Erhaltung des Nachzuges begründet ist.

Telegraphische Depeschen.

London, 21. März. Nach der heutigen „Times“ wird in London oder Berlin ein Kongreß stattfinden, um die vorliegenden Differenzen auszugleichen und die Ruhe Süd-Europas permanent herzustellen.

Börsen-Berichte.

Stettin, 21. März. Witterung: schön bei klarer Luft. Temperatur + 70. Wind S.

Weizen unverändert, loco pr. 85spf. 2 Ladungen vorpommerscher 51½ Rt. bez., ordinarer weißer 52 Rt. bez., pr. Frühjahr 83,85spf. gelber 58½, ½ Rt. bez., 85spf. vorpomm. 63½ Rt. Br., pr. Juni-Juli 83,85spf. 61 Rt. bez., Juli-August 85spf. am Sonnabend noch 66 Rt. bez. u. Br.

Roggen weichend, loco 40 Rt. pr. 77spf. bez., 1 Ladung schwimmend von Elbing 40½ pr. 77spf. bez., pr. Frühjahr 40, 39½, 39¼ Rt. bez. u. Br., pr. Mai-Juni 40½, 40, 39½, 39¼ Rt. bez. u. Br., pr. Juni-Juli 41, 40½ Rt. bez., pr. Juli 41 Rt. bez., pr. Juli-August 41½, 41¼, 41 Rt. bez.

Gerste ohne Handel.

Hafer loco feiner 29½ Rt., geringer 27½ Rt. pr. 50spf. bez., pr. Frühjahr 47,50spf. ohne Benennung 29 Rt. bez.

Rübsöl behauptet, loco 13½ bez., 13¼ Br., pr. April-Mai 13 Rt. Br., pr. Septbr.-Oktober 12½, 12¼ Rt. bez.

Leinöl loco incl. Faß 12¼ Rt. Br.

Spiritus milder, loco ohne Faß 19 0/0 bez., pr. Frühj. 187/8, 19 0/0 bez., pr. Mai-Juni 18 0/0 bez. u. Br., pr. Juni-Juli 18 0/0 bez. u. Br., 18 Br., pr. Juli-August 17 0/0, 18 0/0 bez.

Die telegraphischen Depeschen melden:
Berlin, 21. März, Mittags 2 Uhr. Staatsanleihe 83½ bez., Prämien-Anleihe 3½ pSt. 114 bez. Berlin-Stettiner 104½ bez., Stargard-Posener 83 0/0. Köln-Mindener 134½ bez. Disconto-Kommandit-Antheile 99½ bez. Französi.-Oesterr. St.-E.-A. 146 bez. Wien 2 Rt. 92½ bez.

Roggen pr. März 40½, 3/8 bez., pr. Frühjahr 40, 40½ bez., pr. Mai-Juni 41, 40½ bez.

Rübsöl loco 13½ bez., pr. März 13¼ Br., 5/24 Br., pr. April-Mai 13½, 1/8 bez., pr. September-Oktober 12¼ bez.

Spiritus loco 19 bez., pr. März-April 19 Br., 187/8 Br., pr. April-Mai 18½/2, 19 bez., pr. Mai-Juni 19½, 5/12 bez.

Stettin, den 21. März 1859.

	acford.	bezahlt	Geld
Berlin	100	—	—
Hamburg	2 Mt. 99½	—	—
Amsterdam	2 Mt. 151½	1507/8	1507/8
London	2 Mt. —	—	1423/8
Paris	3 Mt. 6 197/8	—	6 21½
Bordeaux	3 Mt. —	80	—
Bremen	3 Mt. —	79½	—
St. Petersburg	3 Mt. —	—	109½
Wien	3 Mt. —	—	191½
Freiwillige Staats-Anleihe	4 0/0	—	—
Staats-Anleihe	4 0/0	—	—
Staats-Schuldscheine	3 0/0	—	—
Preuß. Prämien-Anleihe	3 0/0	—	—
Pommersche Pfandbriefe	4 0/0	—	—
Rentenbriefe	4 0/0	—	—
Ritt. Pomm. Privatbank-Akt. à 500 Rt.	—	—	—
inkl. Div. vom 1. Jan. 1858	—	—	—
Berlin-Stett. Eisenbahn-Aktien	4 0/0	—	—
" Prioritäts-	4 0/0	—	—
Stargard-Posener Eisenbahn-Akt.	3 0/0	—	—
" Prioritäts-	4 0/0	—	—
Stett. Stadt-Obligationen	4 0/0	99	—
Stett. Strom-Verh.-Aktien	—	130	—
Preuß. National-Verh.-Aktien	4 0/0	100	—
Preuß. See-Verh. Comp. Aktien	—	640	—
Pomerania	—	—	106
Union	—	98	98
Stett. Börsenhaus-Obligationen	—	—	101
Stett. Schaupielhaus-Obligationen	5 0/0	—	100
Stett. Speicher-Aktien	—	99 0/2 D.	—
Speicher-Verh.-Aktien	—	120	—
Pomm. Prov.-Zucker-Siederei-Aktien	—	2500	—
Neue Stett. Zucker-Siederei-Aktien	—	850	—
Wescheriner Zucker-Fabrik-Anteile	—	100	—
Bredower do.	—	—	—
Wilmshül-Aktien	—	—	—
Stett. Portland-Cement-Fabrik	—	112	—
Pomm. Chausseebau-Obligat.	5 0/0	—	100
Stett. Dampf-Schleppschiff-Ges.-Aktien	—	800	—
Stett. Dampfschiffs-Verh.-Aktien	—	260	—
Neue Dampfer-Comp.	—	77	—
Germania	—	98½	—
Stett. Masch.-Bau-Akt.-Ges. Vulcan	—	66	—
Stett. Dampfmühl-Ges.	4 0/0	80	—
Pommerscher Chemische Fabrik	—	102	—
Chemische Fabrikanttheile	—	900	—
Usedom-Wolliner Kreis-Obligat.	5 0/0	100	—
Greifenhagener do.	5 0/0	—	—

Wasserstand.
Breslau, 19. März. Oberpegel: 16 1/2, 6 3. Unterpegel: 4 1/2, 9 3.

Verantwortlicher Redakteur J. Schöner in Stettin.
Druck und Verlag von A. S. G. Essenbart in Stettin.